

DE INSTALLATIES VAN HET ZEEWEZEN TE OOSTENDE VANAF HET ONTSTAAN TOT OMSTREEKS 1930 (DEEL 2)

door **Raymond VANCRAEYNST**

De ontschepingskaai, waarop in 1866 het eerste voorlopig zeestation werd opgetrokken, onderging grote wijzigingen. Tussen de voorhaven en de afleidingsvaart naar de vaart van Brugge, was er toen maar weinig plaats beschikbaar. Met het oog op de verwezenlijking van een rechtstreekse spoorverbinding van het zeestation met de spoorlijn naar Brugge, zonder te moeten passeren doorheen het station Oostende-stad, werden twee zeer belangrijke werken uitgevoerd. De afleidingsvaart die in verbinding stond met het eerste handelsdok, werd ca. 50 meter westwaarts verlegd, met inbegrip van de verplaatsing van de brug van de Brugse poort; de bestaande ontschepingskaai achter het zeestation werd in een lichte boog doorgetrokken in de richting van de Franse sluis. De westeroever van de voorhaven werd hierdoor een stuk oostwaarts verplaatst en daar kwamen nog twee ontschepingsposten tot stand in de jaren 1888-1889 volgens het plan van ingenieur DEMEY van 29 juni 1888. Dat plan werd echter niet volledig uitgevoerd. Het voorzag immers ook in de zuidwaartse verplaatsing van de Franse sluis over ca. 50 meter en in de bouw, tussen de oude en de nieuwe ontworpen Franse sluis, van twee aanlegposten voor pakketboten van het type "Princesse Henriette" (91,50 m lengte) en van een meerplaats voor een pakketboot van 100 meter lengte (20). Het Zeewezen vroeg de vergroting van het kielrooster in de voorhaven volgens het plan van ingenieur DEMEY op 4 oktober 1889. De aanbesteding had plaats op 24 mei 1890. De raming bedroeg 74.826,27 frank en de werken werden uitgevoerd door Camille JANSSENS uit Oudenburg tegen 62.150 frank (21).

Op 27 april 1891 maakte ingenieur DEMEY zijn verslag over aan hoofdingenieur PIENS te Brugge, samen met een op 15 april 1890 goedgekeurd plan, om het kielrooster voor pakketboten op de oosteroever te vergroten. Hij stelde voor twee bijkomende dukdalven te bouwen op de oostelijke helling van de put waar er 10 tot 12 meter diepte was bij laagwater. Bij de uitvoering van die werken moest PIENS, na een paar weken, aan de minister van Openbare Werken melden dat er zich vóór het rooster een afkalving van de oever had voorgedaan na het wegnemen van de driepikkel om er een dukdalf te plaatsen (22).

In en rond het Zeewezendok bleef alles ongeveer zoals het was. In december 1891 liet de minister van Spoorwegen, waaronder het Zeewezen toen sinds 1884 ressorteerde, aan de minister van Openbare Werken weten dat er in maart 1893 twee nieuwe en grotere pakketboten zouden geleverd worden met een lengte van 356 voet (108,51 m), een breedte van 38 voet (11,58 m) en een diepgang van 9 voet 3 duim (2,82 m). Deze waren de "Leopold II" en de "Marie-Henriette" (II). Er waren dus nieuwe aanlegposten vereist. Aan de oude stoombotenkaai waren er twee mogelijke posten. De herstellingswerken aan de zeewaartse post waren in het voorbije jaar uitgevoerd tegen 6.538,16 frank. Aan de andere post moesten ze nog beginnen. De oude kielbank voor vissersvaartuigen aan de oosteroever moest verbouwd worden om toe te laten daar een grote (!) pakketboot af te meren, tegen 4.800 frank (fig. 5) Op 1 april 1892 wilden de directeurs LECOINTE en ECREVISSE van de pakketbotendienst ook de zuidelijke aanlegpost van de oude stoombotenkaai in beslag nemen en de Londenboten van de General Steam Navigation Company wegdringen naar de westkant van de oude visserskreek. Er bleken echter geen kredieten beschikbaar om die werken aan die zuidelijke post aan te vatten.

Het kielrooster voor de pakketboten op de oosteroever zou niet langer meer door de nieuwe pakketboten te gebruiken zijn daar hun machines liefst 70 ton wogen. Er zou dus voortaan steeds naar een droogdok te Antwerpen moeten uitgeweken worden (23).

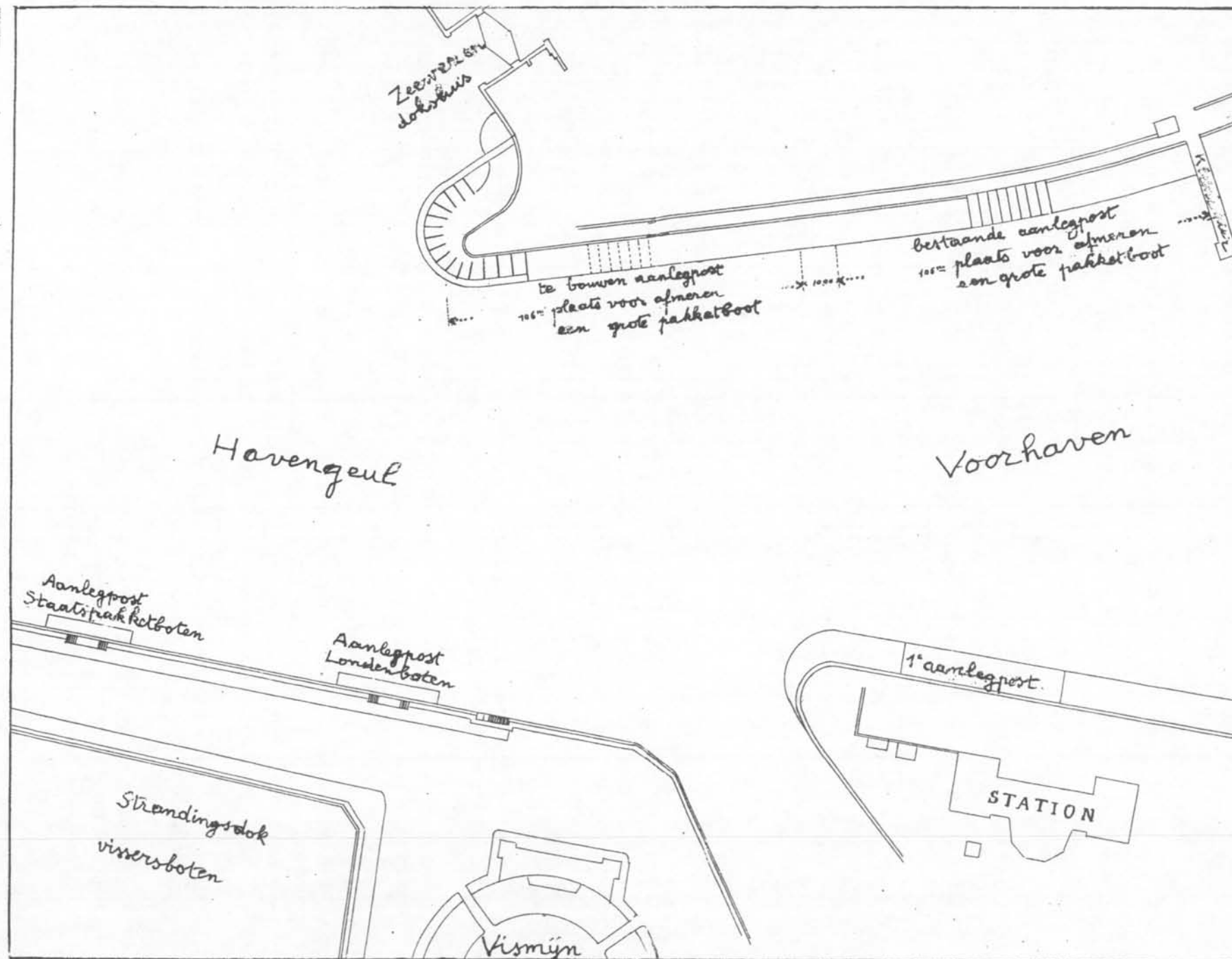


Fig. 5 - Aanlegposten in de voorhaven naar een plan van ingenieur Pierre Demey in oktober 1895.

Veel schade werd aangericht aan de gebouwen van de werkhuizen door een hevig onweer dat in de avond van 20 september 1892, over de stad was losgebarsten. Van de montagehal sneuvelden 29 ruiten. Veel dakpannen waaiden af. Het verblijf van de conciërge dat twee jaar tevoren door de diensten van Bruggen en Wegen werd ingericht, liep onder water. Een nieuwe afvoerleiding voor het water naar de achterhaven bleek noodzakelijk (24).

Het jaar daarop, in 1893, werd begonnen met het in orde brengen van twee aanlegposten langs de oosteroever voor de nieuwe mailboten. De aannemer die in augustus 1893 het werk ging uitvoeren was Charles JANSSENS uit Oudenburg. Hij moest schadeloos gesteld worden voor het verwijderen van sporen van vroegere constructies. Hij trof daar gezonken rijswerk aan en een groot aantal palen die zonder enige regelmaat waren ingeplant. Twee nieuwe dukdalven begremsden oostwaarts de put, vóór de Militaire sluis gelegen, waar de koopvaardischepen gingen afmeren en waar toen diepten tot -8,45 m(Z) werden gepeild (25).

In september 1894 liet de minister van Spoorwegen en Zeewezen aan de minister van Openbare Werken weten dat de kantoren van de scheepsbouwdienst, gebouwd in de jaren 1881-1882, nu te benepen waren. Ze zouden moeten met een verdieping opgetrokken worden. De minister van Openbare Werken ging akkoord tegen het advies in van ingenieur DEMEY. De aanbesteding had plaats te Brugge op 28 maart 1896 en het werk werd toegewezen op 15 april daarna aan August DE GRUYSE, aannemer te Oostende, tegen 7.940 frank, ongeveer 1.200 frank goedkoper dan geraamd (26).

Ontwerpen voor een heel nieuw Zeewezendok

Onder druk van de snelle evolutie in de scheepsbouw vroeg hoofdingenieur LECOINTE van de scheepsbouwdienst te Oostende op 10 augustus 1898 aan zijn directeur-generaal dat er een commissie zou opgericht worden om het voorontwerp te bespreken dat door ingenieur DEMEY was opgemaakt voor de uitbreiding van de installaties van het Zeewezen. Ingenieur DEMEY van Bruggen en Wegen was toen al overleden te Brugge op 26 februari 1898 (° Gent 28 juli 1844 en er ook begraven) (fig. 6). Minister van Verkeerswezen VANDENPEEREBOOM deed op 9 september 1898 het voorstel voor het oprichten van een studiec commissie aan zijn collega van Openbare Werken en duidde meteen de vertegenwoordigers aan van het Zeewezen. Op 21 september 1898 verscheen het ministerieel besluit met de samenstelling van die studiec commissie. De voorzitter was ingenieur TROOST, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen. Leden waren : BOVIE, hoofdingenieur-directeur van Bruggen en Wegen; LECOINTE, hoofdingenieur bij de scheepsbouwdienst te Oostende; PIERRE, inspecteur, hoofd van de pakketbotendienst; MERSCH, adjunct-inspecteur van het Loodswezen; VAN GANSBERGHE, hoofdingenieur van Bruggen en Wegen, waarnemend hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust, deze laatsten allen te Oostende. Secretaris was VAN DER SCHUEREN, ingenieur van Bruggen en Wegen te Oostende, toegevoegd aan de commissie, zonder stemrecht (27).

De zittingen werden gehouden in de gemeenteraadszaal van het stadhuis op het Wapenplein. De eerste zitting had plaats op 7 november 1898. Twee voorontwerpen werden daarop voorgelegd :

- 1) dat van wijlen ingenieur Pierre DEMEY
- 2) dat van hoofdingenieur van de scheepsbouwdienst A. LECOINTE.

De nieuwe havenwerken van Oostende ten behoeve van de koopvaardij hadden op dat ogenblik juist een aanvang genomen. Hierbij was voorzien dat de veel te kleine voorhaven een grote uitbreiding zou krijgen in de richting van Slijkens. P. DEMEY was het brein van dat ontwerp geweest en zijn projecten voor het Zeewezen kaderden dan ook in die uitbreidingsplannen.

Het plan DEMEY voorzag in een nieuw Zeewezendok, noordwaarts gericht, met een nieuwe toegangssluis, ongeveer ter hoogte van de toenmalige Militaire sluis, beter beschermd tegen de

deining dan de sluis die er toen bestond. Naast de ontworpen sluis zou het nieuwe droogdok komen, toegankelijk van uit de nieuwe voorhaven.

Het plan LECOINTE (fig. 7) hield het bij de vergroting van het bestaande dok en een aanpassing van de sluis die zou verbreed worden. Hij voorzag een droogdok in het verlengde van het Zeewezendok. Bovendien konden nog 3 droogdokken voor handelsschepen voorzien worden die op de nieuwe voorhaven zouden uitgeven.

Tegen het project DEMEY werd opgeworpen dat, als de werkhuizen bleven waar ze waren, ze quasi op een eiland zouden komen te liggen zonder mogelijkheid verder uit te breiden.

Tegen het project LECOINTE waren er vooral opmerkingen over de deining bij de toegangssluis en over de breedte van het dok. De as van de sluis, van het dok en van het droogdok zou dezelfde moeten zijn zodat heel de constructie symmetrisch zou zijn. De voorzitter TROOST pleitte voor 80 meter breedte op de bodem en 100 meter op de waterlijn zodat, met een rij pakketboten gemeerd langs weerskanten, er nog een vrije vaargeul van 30 meter breedte zou blijven voor de toegang tot het droogdok.

Een ander voorstel van de voorzitter was alle installaties meer stroomopwaarts te verplaatsen (fig. 8). Er was toen immers al sprake van de overplaatsing van de visserij naar de oostkant van de geul en in die optiek werd er zelfs aan gedacht het bestaande Zeewezendok als een tijdok voor de visserij in te richten. De drie afgevaardigden van het Zeewezen dienden daarbij aansluitend op 15 december 1898 bij de voorzitter TROOST een plan in voor de nieuwe installaties van het Zeewezen, waarvan MERSCH de ontwerper was (fig. 9) (28).

In de tweede zitting van de studiegcommissie die plaats greep op 22 december 1898 werd vooral gesproken over de afmetingen te geven aan de ontworpen sluis, aan het nieuw dok en aan de voorziene droogdokken. Daar de pakketboten die toen in dienst waren 24 m breed waren, gemeten over de raderkasten, werd de breedte van de sluis en van de droogdokken op 26 m bepaald. De drempel van de sluis zou op peil -2,00 m (Z) gelegd worden, hoewel -2,50 m (Z) beter ware geweest. Voor het dok werd een lengte van 350 m vooropgesteld bij een breedte van 125 m. Het bodempeil viel te bekijken, afhankelijk van het peil van de drempel, maar -2,50 m (Z) zou volstaan. Voor het droogdok voor de pakketboten zou 130 m lengte genoeg zijn met de kielblokken op -2,00 m (Z).

Op de derde zitting die plaats greep op 20 april 1899 werd vooral gehandeld over de aard van de kaaien van het ontworpen dok : doorlopende kaaimuren langs beide kanten, ofwel schuine glooiingen met doorlopende houten staketsels ervoor, ofwel een kaaimuur aan de westkant en een glooiing met aanlegsteigers aan de oostkant, of tenslotte nog glooiingen langs beide oevers met een doorlopend staketsel aan de westeroever en met aanlegsteigers aan de oosteroever.

De commissie opteerde voor een kaaimuur langs de westkant en een glooiing met drie aanlegsteigers aan de oostkant. De uitgaven daartoe werden geraamd op 315.000 frank voor de kaaimuur en op 190.275 frank voor de glooiing met de 3 steigers, in totaal dus 505.275 frank. Op voorstel van de voorzitter koos men tenslotte voor kaaimuren op beide oevers.

Zoals reeds vermeld voorzag het plan voor de nieuwe havenwerken in een grote uitbreiding van de voorhaven naar Slijkens toe. De bestaande voorhaven was inderdaad zeer bekrompen om aan het toenemend aantal pakketboten voldoende aanlegplaatsen te verschaffen. Sinds 1888-1889 beschikte men op de westeroever, achter het station Oostende-Kaai, over drie ontschepingsplaatsen. Aan de oude stoombotenkaai, juist zuidwaarts van de toegang tot het Strandingsdok (nu Montgomerydok) had men één aanlegplaats ter beschikking gesteld.

Fig. 6 - Voorontwerp van ingenieur Demey voor de nieuwe installaties van het Zeewezen op de oosteroever.

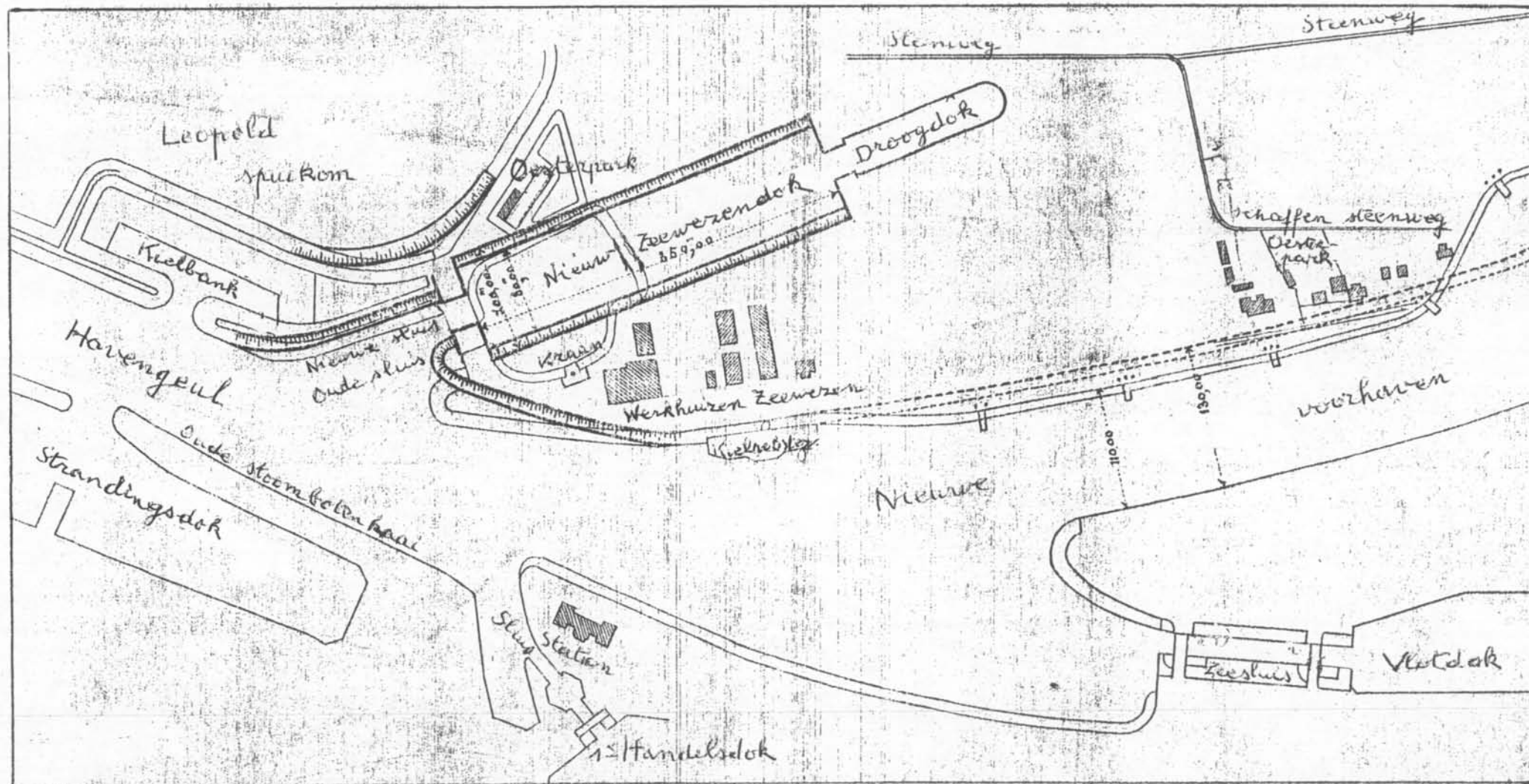


Fig. 7 - Voorontwerp van ingenieur Lecoq voor een nieuw Zeewerendok (zonder droogdokken in de voorhaven).

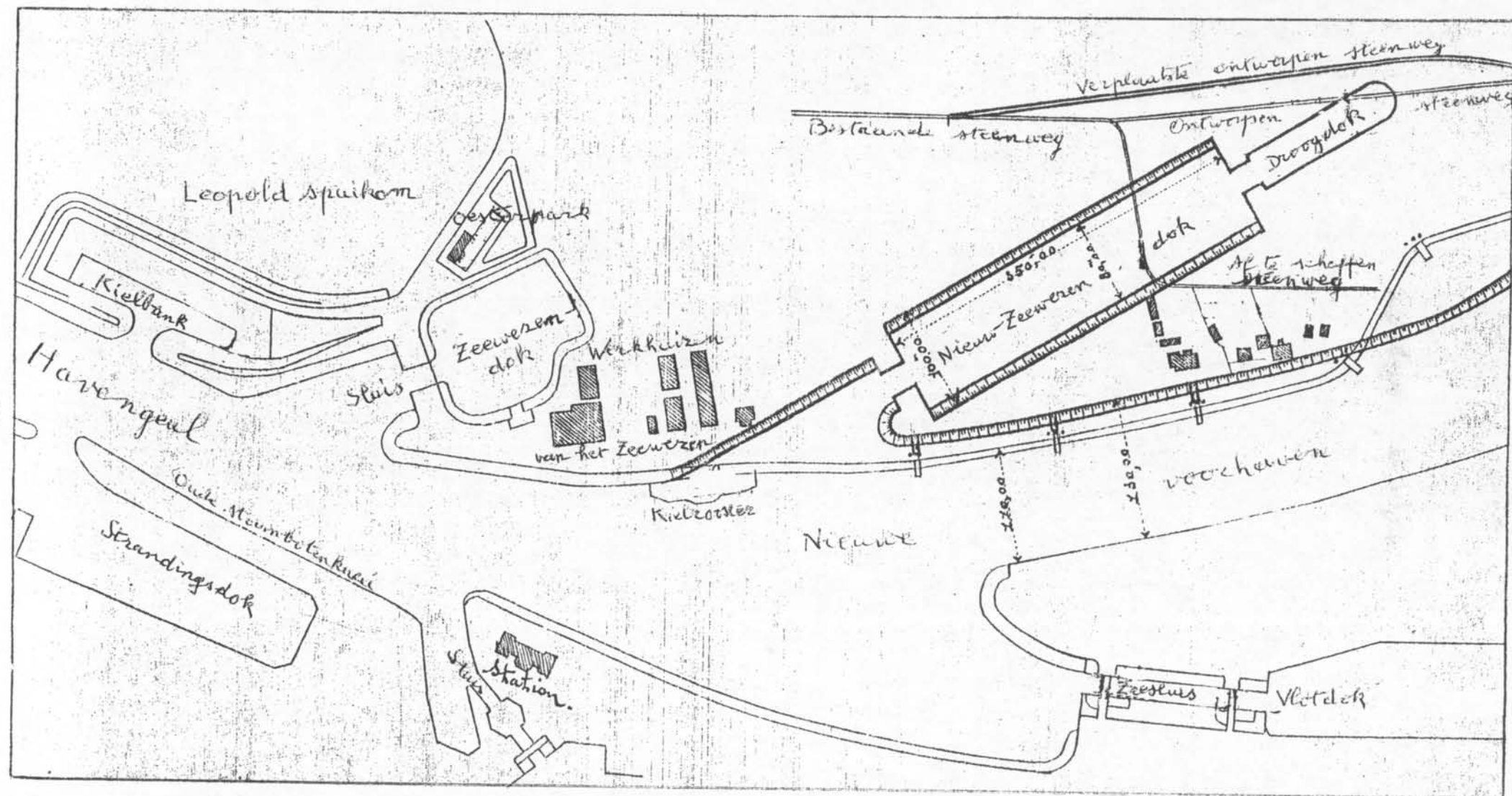


Fig. 8 - Eén van de vele ontwerpen van de studiegcommissie waarbij het nieuw dok ten zuiden van de werkhuzen ligt.

Terecht had de inspecteur van het Zeewezen ECREVISSE op 16 september 1895 in een rapport aan zijn directeur-generaal laten weten dat er plaats tekort was in de voorhaven. Er waren toen 8 schepen. Als er 5 in de haven lagen waren er slechts 4 plaatsen beschikbaar (29). Ingenieur DEMEY had op 25 oktober 1895 voorgesteld een nieuwe aanlegpost tot stand te brengen op de oosteroever op de plaats van het vroegere kalfaatrooster voor vissersschepen. De aanbesteding had plaats op 1 augustus 1896. De raming bedroeg 56.720,63 frank en het was aannemer Leopold SOREL uit Koolkerke die het werk toegewezen kreeg tegen 55.200 frank. De aanlegpost kwam gereed in het begin van 1897 (30). Daarop volgde dan het kielrooster voor de pakketboten en dat was het dan voor de oosteroever. In totaal dus 5 aanlegplaatsen.

In de jaren 1897-1900 echter waren er 9 pakketboten in dienst, natuurlijk niet alle tegelijk. Er waren er altijd wel een paar in herstelling en een paar op zee. Met het vooruitzicht op een verruimde voorhaven boog de commissie zich over de inrichting van de nieuwe oosteroever. Het kielrooster zou afgebroken worden, want de schepen werden almaar groter, en het zou vervangen worden door een tweede aanlegpost. Verder zuidoostwaarts werd plaats opengelaten voor de toegang tot de ontworpen droogdokken en verderop naar Slijkens toe, opteerde men voor schuine glooiingen met 4 aanlegsteigers voor de pakketboten, telkens gebouwd in het midden van de aanlegplaatsen van ieder 135 m lengte. De breedte van de verruimde voorhaven, tussen de nieuwe diepwaterkaai ten westen en de kruin van de glooiing ten oosten werd op 130 m bepaald, behalve op het einde waar het 200 m werd. Op die plaats ligt op heden het baggermateriaal voor het onderhoud van de haven en daar is nu nog de toestand te zien zoals heel de oosteroever er toenmaals uitzag na de uitvoering van de grote havenwerken.

Al die plannen werden nog eens op een rij gezet in de vierde en laatste zitting van de commissie op 22 juli 1899. Het uiteindelijk project, ondertekend door voorzitter van de commissie TROOST, werd in zijn rapport aan de minister overgemaakt op 5 oktober 1899 (fig. 10). Het sloot aan bij het ontwerp DEMEY. Het nieuwe Zeewezendok was noordwaarts gericht met een lengte van 350 m, een breedte van 125 m en overall voorzien van rechte kaaimeuren. De toegangsgeul tot de nieuwe sluis met een breedte van 26 m, gaf uit op de voorhaven ter hoogte van de Militaire sluis. Het droogdok op het noordelijk einde had 130 m nuttige lengte, was 26 m breed en kwam eventjes binnen de randdijk van de Leopoldspuikom. Op dezelfde toegangsgeul in de voorhaven was een tweede droogdok geënt voor koopvaardijsschepen met een nuttige lengte van 160 m en met een breedte van 26 m. Ernaast was plaats voor een derde droogdok maar dan moest men wel de daar aanwezige oesterputten opdoeken (31).

Het ontbreken van droogdokken te Oostende, ook voor de koopvaardij, was een probleem dat al vele jaren aansleepte. In de gemeenteraad van 19 februari 1877 vroeg raadslid Joseph MARION de bouw van een droogdok. Twee schepen hier aangekomen van Callao (Peru) moesten, om herstellingen te laten uitvoeren, uitwijken het ene naar Antwerpen, het andere naar Engeland (32). In de volgende jaren, vooral vanaf 1887, toen hier veel grote zeilschepen toekwamen van Chili met nitraat, konden ze hier geen retourvracht inslaan omdat de romp eerst in een droogdok moest nagezien worden. Toen het Oostends schepencollege vernam dat er sprake was dat er op de oosteroever van de voorhaven een droogdok voor de pakketboten zou gebouwd worden, schreef het op 17 februari 1879 naar de minister om te vragen dat ook de koopvaardijsschepen ervan zouden mogen gebruik maken. Minister van Openbare Werken SAINCTELETTE antwoordde op 20 mei 1879 dat het bedoelde droogdok niet in aanbouw was en dat het ontwerp hem zelfs nog niet was voorgelegd. Het Bestuur van het Zeewezen, zo schreef de minister, verzette zich met alle mach tegen het gebruik van het droogdok door handelsschepen. Voor het Zeewezen was dat volstrekt onmogelijk. Ten bewijze daarvan gaf de minister de inhoud weer van een brief van 15 april 1879, geschreven door de hoofdingenieur DELCOURT van de scheepsbouwdienst uit Antwerpen. Daarin gaf hij het volgende overzicht van de bezetting van dat ontworpen dok.

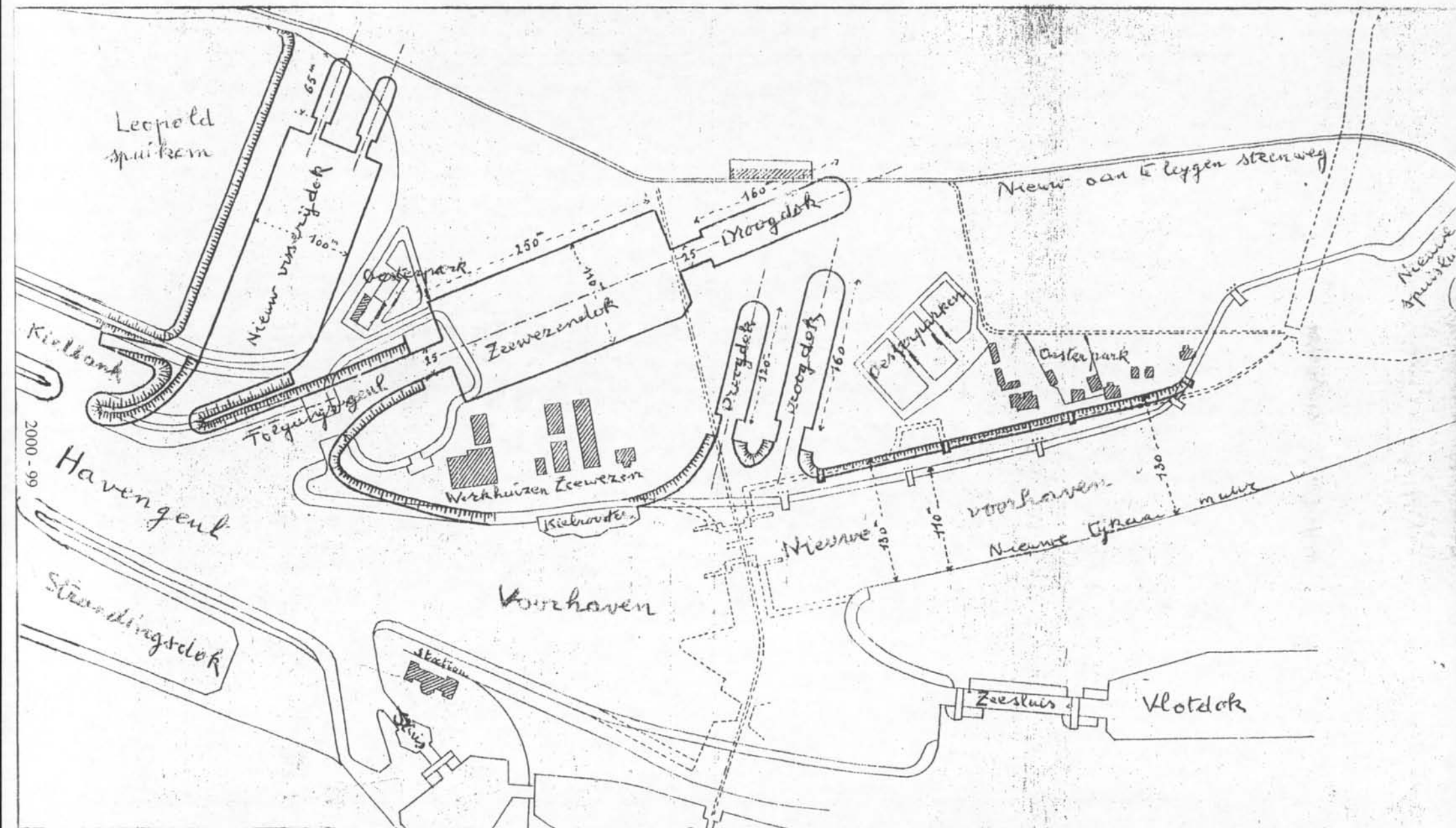


Fig. 9 - Plan uit december 1898 van de inspecteur van het Loodswezen Pierre Mersch waarbij tevens voorzien werd in een nieuw tijdok voor de stoomvisserij.

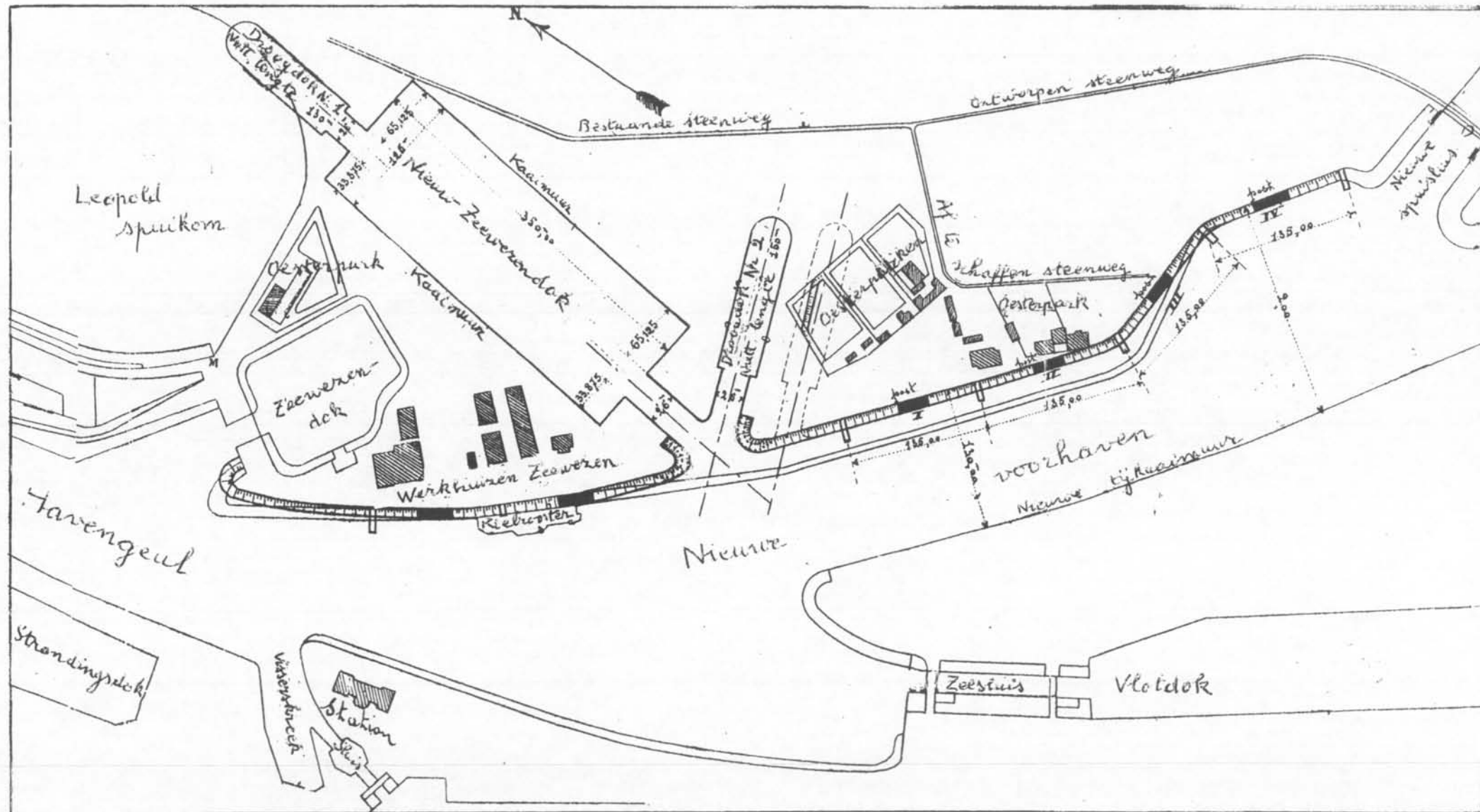


Fig. 10 - Voorontwerp aangeboden aan de minister door de studiecommissie met voorzitter inspecteur-generaal Troost op 5 oktober 1899.

Schepen	Aantal	Jaarlijkse beurten	Dagen verblijf per schip	Totaal aantal dagen
Mailboten in dienst	8	8	16	128
Mailboten in reserve	3	3	8	24
Hydrografisch schip "Emeraude"	1	1	8	8
Loodsboten Vlissingen en Antwerpen	13			
Loodsboten Oostende	3	17	8	136
Loodsboten Nieuwpoort	1			
Lichtschepen	3	1	10	10
Baggerboot Oostende	1	1	8	8
Visserijwachtschip	1	1	16	16
	34			330

In totaal ging het dus om 34 schepen die het droogdok gedurende 330 dagen per jaar zouden in beslag nemen. Men kan zich daarbij natuurlijk vragen stellen o.m. in hoever het economisch verantwoord is een droogdok van 130 m lengte te gebruiken voor het droogzetten van één klein schip zoals een (zeil)loodsboot of een lichtschip. DELCOURT vermeldde daarbij nog de andere kleine staatsschepen maar gaf daarvoor geen gebruik van het droogdok aan. Hij citeerde : 1 redestoombootje, 1 sleepboot van Oostende, 3 rivierlichtschepen, 2 overzetbootjes, 1 boot voor de pontonniers van de Genie en 1 boot voor de Douane, dus nog 9 bij de bovenvermelde 34. DELCOURT voegde daar nog aan toe dat hij geen rekening had gehouden met de opname in droogdok van dringende gevallen bij ongelukken. In de laatste twee jaar was dat driemaal gebeurd, namelijk met de "Louise Marie", de "Leopold I" en de "Parlement Belge". Ze moesten te Antwerpen hersteld worden telkens voor 20 dagen. DELCOURT ging nog verder en kon nog twee redenen vinden om geen andere schepen in het ontworpen droogdok toe te laten :

- 1) grote kans op diefstal in onze werkhuisen door de aanwezigheid van vreemde arbeiders;
- 2) mogelijk contact tussen onze arbeiders met die buitenstaanders.

De arbeiders van het Zeewezen hadden dus het monopolie van de eerlijkheid en de andere arbeiders waren precies schurftige schapen ! Toen dat alles in de gemeenteraad van 9 juni 1879 werd bekend gemaakt, achtte de burgemeester dat rapport sterk overdreven, en terecht, zo menen wij ! (33).

Nieuwe bijeenkomst van de Studiecommissie

Iets meer dan een jaar later, op 11 oktober 1900, riep de minister de commissie opnieuw samen om zich te bezinnen over het beter gebruik in de toekomst van de beschikbare gronden ten noorden van de instellingen van het Zeewezen gelegen. In opdracht van de minister van Openbare Werken had hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust VAN GANSBERGHE een nieuw ontwerp gemaakt van een sluis en een dok, ongeveer georiënteerd als de toen bestaande. De toegangsgeul zou echter heel wat langer zijn, terwijl de lengte van het dok zelf tot 250 m zou teruggebracht worden met behoud van de breedte van 125 m. Het droogdok werd afgeschaft. Wel was er een droogdok voorzien voor de handelsschepen, eventueel te gebruiken door het Zeewezen, en ernaast een droogdok uitsluitend voor het Zeewezen, beide toegankelijk van uit de nieuwe voorhaven en voorzien van roldeuren, zoals trouwens ook de ontworpen nieuwe sluis. Voorzitter TROOST was erover erg verwonderd dat de verantwoordelijken van het Zeewezen zich met dat plan hadden kunnen verzoenen, daar zij toch altijd hadden gewaarschuwd voor de grote deining in de buurt van de bestaande sluis. Hij bleef een droogdok eisen op het einde van het nieuw Zeewezendok.

De maand erop, op 8 november 1900, wam de commissie nogmaals samen en de voorzitter verdedigde er met klem dat het Zeewezen over een droogdok moest beschikken uitsluitend voor zijn

schepen. Hij betoogde dat de pakketboten sinds 1888 naar Antwerpen in droogdok moesten gaan. Dat was zeer kostelijk : verbruik van kolen, gebruik van het droogdok, mogelijke averij in de Antwerpse dokken, vergoedingen voor het personeel van 10 tot 12 frank per verplaatsing. Zo gebeurde het reinigen van de romp één maal per jaar, terwijl het eigenlijk twee maal per jaar had moeten gebeuren om de snelheid van de schepen te bevorderen en het verbruik van brandstof te verminderen. Om al die redenen moest er te Oostende een droogdok komen op het einde van het Zeewezendok.

Drie weken later, op 1 december 1900, werd er nog eens van gedachten gewisseld over het gebruik van de terreinen op het landhoofd tussen de sluis en de oosteroever van de geul. De installaties van het Zeewezen werden nogmaals onder de loep genomen en in het eindrapport, dat voorzitter TROOST op 22 januari 1901 (fig. 11) aan zijn minister stuurde, leunde hij aan bij het plan van hoofdingenieur VAN GANSBERGHE (34). Het nieuw Zeewezendok zou ongeveer dezelfde oriëntatie hebben als het bestaande, met een lengte van 270 m en een breedte van 125 m. Er zouden overal rechte kaaimuren zijn. De toegangsgeul zou echter 50 m langer worden en zou samen met de sluis 30 m oostwaarts verplaatst worden. Op het einde van het dok werd een droogdok voorzien van 130 m lengte voor de pakketboten. De toegang tot het droogdok zou 26 m breed zijn en voorzien van een roldeur evenals de sluis. Om de deining in de toegangsgeul te verminderen stelde VAN GANSBERGHE voor dwars op de schuine bermen rijen palen te plaatsen die er uitzagen als de tanden van een kam, onderling verbonden met korbelen (35). Een tweede droogdok voor de koopvaardij werd voorzien met toegang van uit de voorhaven, ongeveer ter hoogte van de toen nog bestaande Militaire sluis. De lengte zou 150 m bedragen en de breedte nu slechts 20 m, afsluitbaar met een roldeur. Ernaast en ermee parallel werd plaats voorzien voor een derde droogdok.

Dat laatste plan sloot nauw aan bij datgene dat al op 15 december 1898 werd ingediend door de adjunct-inspecteur van het Loodswezen te Oostende Pierre MERSCH. Deze laatste had echter zeewaarts van de toegangsgeul tot het Zeewezendok, nog een toeganggeul voorzien naar een nieuw tijdok voor de visserij met 100 m breedte en ca. 250 m lengte, met twee droogdokken voor stoomtreilers op het oostelijk uiteinde. Het tijdok stond loodrecht op de geul en was volledig ingeplant in het zuidelijk deel van de Leopoldspuikom (zie figuur 9). Te Brussel was het op dat ogenblik nog meer dan tien jaar te vroeg om te denken aan een verplaatsing van de visserij naar de oosteroever. Het ontwerp MERSCH werd dan ook geklasseerd, niettegenstaande het uiteindelijk toch zijn ideeën waren die door de commissie werden weerhouden voor de installaties van het Zeewezen (36). In voorbereiding van de geplande werken had ingenieur VAN GANSBERGHE in maart 1902 aan de minister gevraagd enkele bijkomende grondboringen te doen om beter ingelicht te zijn over de toestand van de ondergrond rond het Zeewezendok (37).

Eindelijk werd op 30 december 1903 door minister DE SMET DE NAEYER het bericht gepubliceerd tot openbare aanbesteding, te houden op 24 juli 1904

- 1) voor het bouwen van een dok met sluis, toegangsgeul en droogdok voor het Zeewezen op de oosteroever;
- 2) voor het bouwen van een tweede droogdok met toegangsgeul uitgevend op de voorhaven
- 3) voor het optrekken van allerlei bijbehorende constructies, zoals pomphuisen met passende uitrusting, sluiswachtershuizen, huizen voor de mecaniciens, voor de conciërge, enz (38).

Zeven aannemers schreven in voor de uitvoering van dat omvangrijk werk. De bedragen varieerden tussen 6.400.000 frank en 8.500.000 frank (39). Al die werken waren uit te voeren volgens het laatste plan dat op 22 januari 1901 door de commissie aan de minister was overgemaakt. Aan de hand van 7 grondboringen, waarvan 5 gingen tot diepten tussen -22,55 m (Z) en -23,60 m (Z), uitgevoerd onder toezicht van VAN DER SCHUEREN, ingenieur bij de Dienst van de Kust, werden de diepten bepaald voor de verschillende kunstwerken. De drempel van de

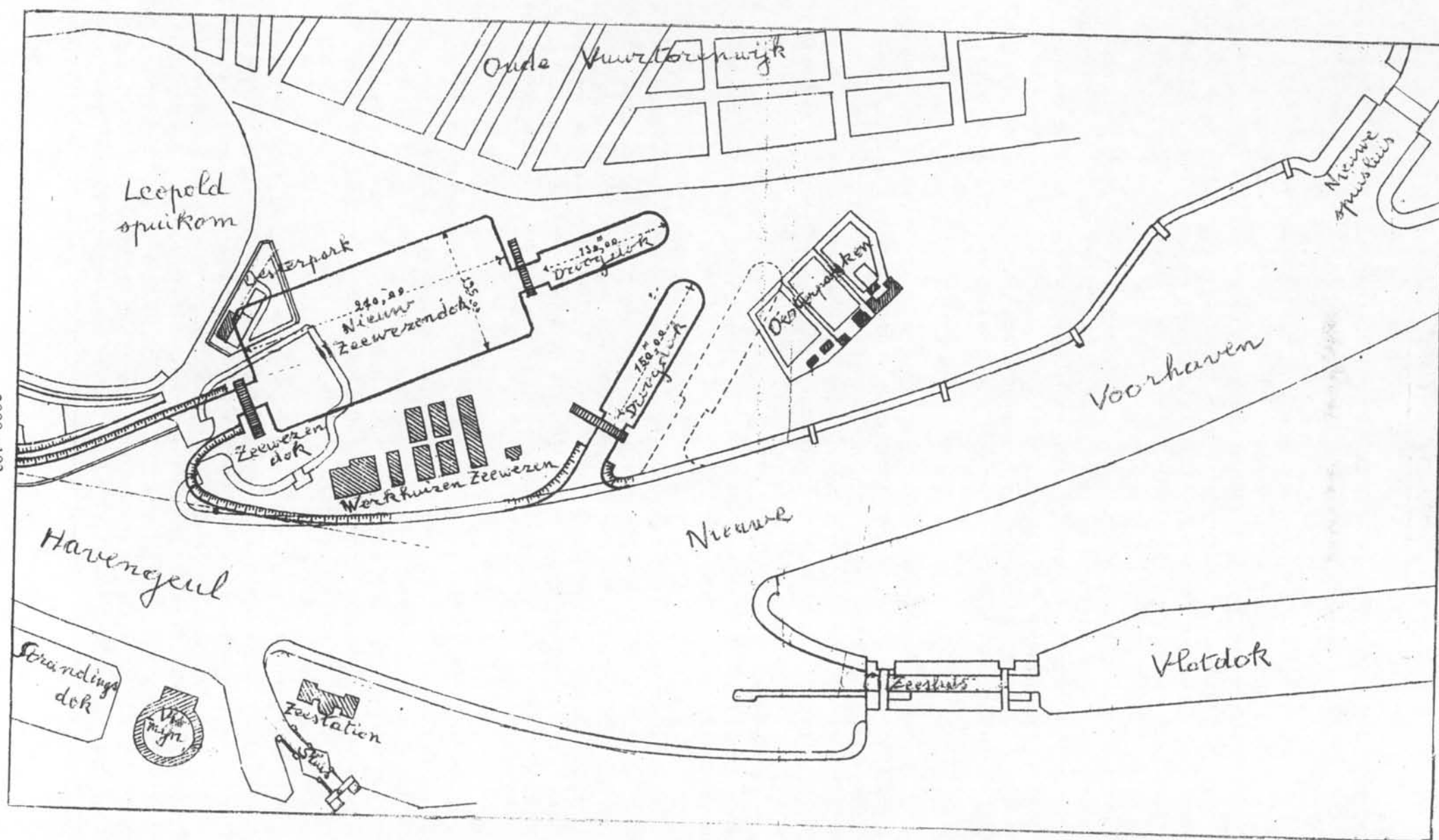


Fig. 11 - Eindrapport van de studiecommissie onder voorzitterschap van ingenieur Troost, inspecteur-generaal, aangeboden aan de minister op 22 januari 1901.

sluis en ook van de toegang tot de droogdokken, werd voorzien op peil -3,00 m (Z). De bodem van de droogdokken en van het Zeewezendok zelf zou op -4,00 m (Z) liggen.

Het uitgraven van het Zeewezendok zou volgens hoofdingenieur VAN GANSBERGHE 310.000 m³ grond opleveren. Hij stelde voor daarvan 36.277 m³ aan te wenden voor het ophogen van sommige straten van de (oude) Vuurtorenwijk, 140.000 m³ voor het aanleggen van de Albertlaan (de vroegere Soldatenberg, tussen de huidige kerk van Sint-Jan en de huidige brug over de autosnelweg, die toegang geeft tot het Maria Hendrikapark), en de rest, hetzij 133.723 m³, te gebruiken voor de aanleg van een nieuw kerkhof te Bredene bij de Groenendijk (40).

De minister gaf echter geen gevolg aan de aanbesteding van 24 juli 1904 en liet op 8 december 1904 aan de aannemers die ingeschreven hadden, weten dat er later een nieuwe aanbesteding zou doorgaan. De stad Oostende protesteerde bij de minister. De commerciële middelen van Oostende waren zeer ontgoocheld. De werken aan de Albertlaan werden verlaten. De Federatie van Aannemers van openbare en burgerlijke werken van België protesteerde omdat de minister alleen deze aannemers wou laten inschrijven die in de aanbesteding van juli hadden ingeschreven (41).

Bij ministerieel besluit van 27 december 1904 werd de Studiecommissie opnieuw samengesteld en samengeroepen op 28 december. De voorzitter was weer ingenieur TROOST, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen, met de rang van directeur-generaal. Leden waren : VAN GANSBERGHE, hoofdingenieur-directeur van de Dienst van de Kust te Oostende; PIERRARD, directeur van het Zeewezen, diensthoofd van de scheepsbouw te Oostende, ter vervanging van ingenieur LECOINTE, die de dienst had verlaten; PIERRE, directeur van de Staatspakketbotendienst te Oostende; ROMYN, adjunct-inspecteur van het Loodswezen te Oostende, die in de plaats kwam van MERSCH, die overleden was. Als secretaris fungeerde ingenieur VAN DER SCHUEREN.

De commissie moest zich vooral uitspreken over de afmetingen van de droogdokken. Immers, in de beginjaren van de 20^e eeuw was de zeescheepvaart in volle evolutie. De zeilschepen hadden bijna afgedaan. De stoomschepen met raderwielen werden vervangen door schroefschepen die veel smaller waren. De Handelskamer van Oostende liet al op 10 februari 1904 aan de minister van Openbare Werken weten dat de afmetingen 150 x 24 m voor het droogdok bestemd voor de handelsschepen te groot waren. Het kon dus met minder en het zou dan ook minder gaan kosten (42).

De voorzitter stelde voor het droogdok van de pakketboten een lengte voor van 130 m op het niveau van de drempel. Daar het vaststond dat de raderschepen geleidelijk gingen vervangen worden door smallere schroefschepen, was de breedte van 26 m veel te ruim bemeten. Ook voor het droogdok bestemd voor de koopvaardij schepen was 26 m overdreven. De eerste turbinepakketboot met schroeven die toen in aanbouw was bij Cockerill te Hoboken was 108 m lang en 12,80 m breed. Een droogdok van 130 m lang en 17,80 m breed zou dus ruim volstaan.

Op 22 april 1905 liet de stad Oostende aan de minister van Openbare Werken weten dat ze kon akkoord gaan met een breedte van 20 m voor het droogdok voor de koopvaardij en ze stelde daarbij voor de aldus verwezenlijkte besparing aan te wenden voor de bouw van een klein droogdok voor stoomtreilers. Ingenieur VAN GANSBERGHE daarentegen adviseerde de minister zich te houden aan de conventie van 1894 waarin geen sprake was van compensaties. De minister had in de beslissingen het laatste woord en ingenieur VAN GANSBERGHE moest op 2 mei 1906 verslag uitbrengen over de afmetingen van de staatssleepboten en van de stoomtreilers te Oostende, in Duitsland, Engeland en Nederland. Aan de hand daarvan moest hij een voorstel doen voor de afmetingen van het kleine droogdok. Hij stelde voor : 60 m lengte, 12 m breedte en drempel op

peil -1,50 (Z). De diepgang van de stoomtreilers lag meestal tussen 4 en 5 meter zodat bij een getijhoogte van + 3,50 m er 5 meter water op de drempel zou staan, wat voor alle treilers voldoende zou zijn (43).

Het grote probleem dat hangende bleef was de breedte die men moest geven aan het droogdok voor de pakketboten, en daarmee onlosmakelijk verbonden de breedte van de nieuwe toegangssluis en van het nieuw dok. PIERRE, hoofd van de pakketbotendienst, had op 14 augustus 1906 daarover een onderhoud met ingenieur TROOST, directeur-generaal van Bruggen en Wegen. Uit het rapport dat hij daarover maakte leren we dat er toen nog 9 raderpakketboten in dienst waren, waarvan er 3 binnen afzienbare tijd buiten dienst zouden gesteld worden. Er bleven er echter nog 6 over waarvan de vervanging ten vroegste kon overwogen worden tussen 1912 en 1920. Ze konden gerust nog tien jaar langer in dienst blijven. In feite waren er maar twee mogelijkheden. Ofwel bouwde men alles afgestemd op schroefschepen en dan zouden de installaties voor een groot deel van de bestaande schepen nog voor jaren niet te benutten zijn. Ofwel bouwde men alles naar de maten van de raderpakkeboten. Dat betekende dure investeringen voor de toekomst die nutteloos zouden blijken omdat de raderschepen met zekerheid door schroefschepen zouden vervangen worden (44).

De studiegcommissie werd op 26 november 1906 opnieuw bijeengeroepen in het stadhuis te Oostende om 11 uur. Ze bracht nog enkele wijzigingen aan het plan van 25 juni 1902 :

- 1) het nieuw Zeewezendok zou 270 m lang en 90 m breed worden met bodem op het peil - 4,00 m (Z);
- 2) de nieuwe toegangssluis zou 18 m breed zijn met drempel op het peil -3,00 m (Z);
- 3) het droogdok op het einde van het dok zou 130 m lang en 18 m breed zijn met drempel op het peil -3,00 m (Z) en bodem op -4,00 m (Z); PIERRARD meende dat 15 m breedte volstond, PIERRE koos voor 16 m. Voorzitter TROOST stelde voor : 140 m lengte en 18 m breedte;
- 4) het droogdok voor de koopvaardij zou 150 m lang zijn, 20 m breed met drempel op peil - 3,00 m (Z); 18 m breedte zou echter volstaan omdat dit de breedte was van de sluis Demey;
- 5) een klein droogdok werd ontworpen naast het voorgaande voor de stoomtreilers met 70 m lengte en 10 m breedte, met de drempel op -3,00 m (Z) en bodem op -3,50 m (Z) (45).

Dat plan werd door ingenieur VAN DER SCHUEREN overgenomen op 2 oktober 1909. Zowel de stad Oostende als de Handelskamer wilden dat er een beslissing kwam. Op 30 juni 1908 had het stadsbestuur een onderhoud met de minister van Openbare Werken en toen bleek dat een oplossing nakend was. Een brief van het stadsbestuur van 26 september 1908 bleef onbeantwoord. Op 6 december werd er nogmaals bij de minister aangedrongen. De nitraatschepen moesten op ballast naar Engeland varen om daar in droogdok te gaan. Onze stoomtreilers vaarden vaak naar Nederland.

Op vraag van de Handelskamer aan het stadsbestuur om eventueel een slipway te bouwen voor de vissersschepen werd beslist de zaak nog wat in beraad te houden. De minister had nu immers toch al een bedrag ter beschikking gesteld, voortkomend uit de besparing te verwezenlijken door de breedte van het droogdok voor de koopvaardij te verminderen (46). Ook het Zeewezen bleef aandringen bij de minister van Openbare Werken om de pakketboten te Oostende in een droogdok te kunnen zetten om de romp te reinigen. Door het invoeren van nieuwe reglementen voor het gebruik van de Antwerpse droogdokken werd het gebruik ervan te Antwerpen bemoeilijkt.

De jaren gingen voorbij. Inmiddels waren we al in 1913 en er was nog altijd niets gebeurd. Het bleef altijd maar voortsukkelen te Oostende. De minister van Zeewezen, Paul SEGERS, eiste op 4 juli 1913 van de minister van Openbare Werken dat er een droogdok zou gebouwd worden, uitsluitend voor het gebruik door de staatsschepen. Intussen wilde hij dat de staatsschepen zouden

kunnen gebruik maken van de droogdokken voor de koopvaardij en voor de stoomtreilers, maar hij wist blijkbaar niet dat deze laatste er ook nog niet waren.

Op een parlementaire vraag van SERRUYS en BUYL aan de minister van Openbare Werken gesteld, antwoordde deze laatste op 7 januari 1914 dat de plannen voor het droogdok voor de koopvaardij nog niet afgewerkt waren. Hij zou er nu spoed laten achter zetten. De minister van het Zeewezen Paul SEGERS hield nog op 11 juni 1914 een vurig pleidooi bij zijn collega van Openbare Werken voor de bouw van een droogdok te Oostende. De mailboot "Marie Henriette" moest in droogdok te Antwerpen maar ze moest nog drie andere schepen laten voorgaan. Dat schip moest derhalve met een vuile romp in de vaart gehouden worden, waardoor zowel de snelheid werd verminderd als het verbruik aan kolen verhoogd. Het vaarschema van de schepen werd helemaal overhoop gehaald (47).

Verwijzingen

- (19) Zie noot 1.
- (20) Zie noot 4.
- (21) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 821. Haven van Oostende 1889-1906
- (22) Ibidem, nr. 816. Haven van Oostende 1891-1924.
- (23) Ibidem, nr. 827. Haven van Oostende 1891-1909.
- (24) A.R.A. Brussel. Het Bestuur van het Zeewezen, nr. 5923. Dossier 1890-1892.
- (25) Zie noot 23.
- (26) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 828. Haven van Oostende 1894-1928.
- (27) A.R.A. Brussel. Bestuur van het Zeewezen, nr. 5697.
- (28) Zie noot 8.
- (29) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 824. Haven van Oostende 1895-1906.
- (30) Zie noot 29.
- (31) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 832. Haven van Oostende 1899-1924.
- (32) Bulletin communal 1877, p. 11-12.
- (32) Bulletin communal 1879, p. 67-70.
- (34) Zie noot 31.
- (35) Zie noot 31.
- (36) Zie noot 8.
- (37) Zie noot 23.
- (38) Zie noot 31.
- A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 39 en nr. 248.
- (39) Ibidem nrs 249 tot 255. Talrijke plannen.
- (40) Zie noot 31.
- (41) Zie noot 31.
- (42) Zie noot 31.
- (43) Zie noot 31.
- (44) Zie noot 8.
- (45) A.R.A. Brussel. Ministerie van Openbare Werken. Dienst Waterwegen, nr. 833. Haven van Oostende 1906-1914.
- (46) Zie noot 31.
- (47) Zie noot 31.